

Svar på spørgsmål E, F og G vedr. DSB-kontrakten

Spørgsmål E: Kan ministeren garantere, at regeringens finanslovsforslag om at reducere statens tilskud til DSB med 300 mio. kr. årligt, samtidig med DSB skal levere den samme ydelse, ikke kommer til at gå ud over de togrejsende?

Spørgsmål F: Regeringen begrundede reduktionen i DSB's tilskud med et større overskud end forventet. Men idet det nu forventede overskud bliver ca. 175 mio. kr. større end det oprindeligt skønnede – jf. nyhed af 29. september 2015 på Transportministeriets egen hjemmeside – mens regeringen altså vil spare hele 300 millioner kr. i DSB, bedes ministeren vurdere, om ikke det ville være mere hensigtsmæssigt at lade hele eller dele af den planlagte besparelse gå til at sikre et mere robust DSB, også set i lyset af den endnu uafklarede situation omkring IC4?

Spørgsmål G: Vurderer ministeren, at det ville være mere hensigtsmæssigt at lade hele eller dele af den planlagte besparelse på DSB gå til at udbedre de forringelser, der lægges op til med den nye DSB-køreplan?

- Tak for ordet.

- Jeg vil med formandens tilladelse besvare spørgsmålene samlet.



Svar på E:

- Reduktionen af kontraktbetalingen med DSB er en forhandlet løsning mellem ministeriet og DSB.
- I praksis er løsningen udmøntet i et tillæg til kontrakten med DSB.
- Det fremgår helt klart af tillægskontrakten, at der ikke ændres i kravene til den ydelse, som DSB skal levere til passagerne.
- Sagen er faktisk den, at vi har forhandlet tillægskontrakt med DSB's bestyrelse, hvor vi får præcis den samme ydelse – bare 300 mio. kr. billigere!
- Det er med andre ord en aftale, som DSB's bestyrelse har sagt god for.



Svar på F:

- Sagen er jo også den – som spørgeren også har bemærket – at forventningen til DSB's overskud er steget markant.
- Da tillægskontrakten med DSB blev indgået, var forventningen til DSB's resultat for 2015 på ca. 500 mio. kr. før skat og engangsposter. Det er 175 mio. kr. mere end oprindeligt forudsat.
- Og der var vel at mærke tale om DSB's egne forventninger – som de fremlagde i forbindelse med deres halvårsregnskab.
- Sidenhen har DSB offentliggjort deres delårsrapport for 1. til 3. kvartal.
- Det er nu DSB's forventning, at resultatet for 2015 vil udgøre i størrelsesordenen 600-700 før skat og poster af engangskarakter.
- Der er altså tale om en meget sund økonomi i DSB. Det muliggør, at vi



kan reducere statens betaling med 300 mio. kr. årligt.

- Når DSB forventer et resultat i størrelsesordenen 600-700 mio. kr., så vil der stadig være rum til et betydeligt overskud, selvom kontraktbetalingen nedsættes med 300 mio. kr.
- Jeg er af den opfattelse, at overskuddet i DSB bør være resultatet af, at der leveres et godt produkt til kunderne, og der er styr på omkostningerne – og ikke bare af en rigelig pengeoverførsel fra Staten.
- Jeg tror egentlig det er et ganske sundt økonomisk princip.
- Jeg vil i den forbindelse også gerne kvittere for DSB's arbejde med at effektivisere driften de senere år.
- Og så vil jeg gerne minde om, at vi står i en økonomisk situation, hvor de



offentlige finanser ikke tillader, at vi kan rutte med pengene.

- Det betyder, at der er behov for skarpe prioriteringer. Jeg synes, det er helt naturligt, at DSB i den situation også yder sin del.

Svar på G:

- I forhold til spørgerens påstand om, at der lægges op til forringelser med DSB's nye køreplan, så må jeg indrømme, at jeg undres.
- DSB's køreplaner er jo et resultat af de krav, som kontrakten stiller til trafikydelsen.
- Mig bekendt er det ikke mange måneder siden, at den daværende socialdemokratiske transportminister gældestrålende præsenterede en ny kontrakt med DSB med mere togtrafik.



- I det lys er det noget underligt, at socialdemokratiet nu taler om forringelser!?
- Socialdemokratiets nyfundne bekymring om forringelser har på den baggrund vel mest karakter af politisk drilleri.
- Og hvis spørgeren mener, at de enkelte køreplaner skal fastlægges politisk, så er det underligt, at det ikke blev besluttet, da spørgerens parti sad for bordenden.